

Зародженню конструктивізму у світовому масштабі сприяла інтенсивна урбанізація та промислове будівництво, збільшення чисельності міського населення, що викликало переущільнення забудови, багатопверховість та зменшення зелених насаджень.

У наш час (21 століття) з'являються інші підходи до архітектурно-композиційних рішень. Виникли нові типи підприємств з технічного обслуговуванню з вертикальним багаторівневим зонуванням. Розширення авторинку зумовило впровадження фірмового стилю для диллерів. Що характеризується стандартизацією внутрішнього та зовнішнього дизайнерського архітектурного рішення. Вимагається оформлення підприємств в спеціальній (індивідуальній) колірній гаммі та з дотриманням певного стилю.

ПИТАННЯ ПЛАНУВАННЯ ТЕРИТОРІЇ ОБ'ЄДНАНИХ ГРОМАД

Л. М. ПІЛПАКА,

Національний університет водного господарства та природокористування (м. Рівне, Україна)

E-mail: l.m.pilipaka@nuwm.edu.ua

В Україні розпочато роботу над стратегічним плануванням розвитку як територій міст, так і об'єднаних територіальних громад.

Стратегічне планування – це системний шлях до управління змінами і створення спільного бачення майбутнього громади.

Важливою складовою стратегічного планування розвитку громади є її просторове планування. На жаль, відсутність єдиних планувальних документів в межах населеного пункту та за його межами призвело до втрати комунальних та державних земель. Наявність відповідної схеми планування вирішить низку питань раціонального використання території громади, збереження земель. Схема планування території громади має узгоджуватись із Стратегією розвитку громади. Ці документи бажано готувати паралельно.

Процес просторового розвитку повинен дозволяти забезпечити гармонійні суспільні зміни території разом із зростаючими матеріальними і духовними потребами мешканців за рахунок максимально ефективного і раціонального господарювання і використання природних ресурсів. Метою планування території об'єднаної громади має бути таке людиноцентричне її впорядкування, яке дозволяє зберегти та посилити конкурентоспроможність у залученні державних і приватних (у тому числі іноземних) інвестицій.

Відповідно до цього, у містобудівній документації на основі комплексної оцінки території, аналізу всієї сукупності передумов і обме-

жень розвитку має бути сформульована прийнятна для влади, бізнесу та громадян місія об'єкту планування, стратегічне бачення майбутнього цього об'єкту й обґрунтовані для їх реалізації концептуальні пропозиції щодо найбільш доцільних видів і масштабів використання території. У процесі розроблення та реалізації містобудівної документації має бути започаткований постійний діалог між всіма суб'єктами територіального розвитку.

Таким чином, в схемах планування території ОТГ проводиться докладний аналіз ресурсного потенціалу території, оцінюються природно-кліматичні, інженерно-геологічні, інженерно-будівельні, санітарно-гігієнічні умови, характеризується функціонально-планувальна структура, соціальна та інженерно-транспортна інфраструктура. На підставі такої комплексної оцінки території формуються пропозиції щодо перспективи містобудівного розвитку території ОТГ, а саме: пропонується вдосконалена планувальна організація, обґрунтовуються напрямки економічного та територіального розвитку населених пунктів (у тому числі їх проектні межі), проводяться розрахунки перспективної чисельності населення, потужності об'єктів соціальної та інженерної інфраструктури, розробляються рекомендації з охорони навколишнього природного середовища.

Важливою складовою схем планування територій на місцевому рівні є перелік планувальних обмежень використання території. Він містить санітарно-захисні зони, округи (зони) санітарної охорони навколо відповідних територій і об'єктів, охоронні зони пам'яток культурної спадщини, водоохоронні зони та прибережні захисні смуги водних об'єктів, зони радіаційного та іншого техногенного забруднення довкілля, можливих надзвичайних ситуацій від потенційно небезпечних природних і техногенних об'єктів тощо.

Головні вимоги до наповнення планувальних документів, до основних кількісних показників, на які слід розраховувати схеми планування різних рівнів містяться у ДБН 360-92 "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень". Зараз ведеться робота над розробкою нової редакції даних норм. Проте у перелік і розрахункові показники нормативної забезпеченості об'єктами громадського обслуговування населення, величини максимально допустимих радіусів обслуговування, орієнтовні норми додаткової місткості установ та організацій культурно-побутового обслуговування, які враховують зону впливу центру, внесено лише косметичні правки. Потребують досліджень обґрунтування сучасних вимог до наведених показників.

Отже, схема планування території об'єднаної громади – це інструмент розумного управління для органів самоврядування. Завдяки

застосуванню саме об'єктивних геопросторових даних є можливість оперативно приймати рішення щодо забезпечення життєдіяльності об'єднаної територіальної громади в будь-якій сфері: освіті, медицині, інженерно-транспортній, санітарно-епідемічній, туристичній.

ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ НАСЕЛЕННЯ МІСЬКИМ МАРШРУТНИМ ПАСАЖИРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ ЯК ЗАСІБ СТРИМУВАННЯ РІВНЯ АВТОМОБІЛІЗАЦІЇ

Д. П. ПОНКРАТОВ, Г. І. ФАЛЕЦЬКА,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова (м. Харків, Україна)*

E-mail: igorbugayov1@gmail.com

За сучасних умов розвитку автомобілізації у багатьох країнах світу все більш відчутними стають транспортні проблеми, проявами яких є: виникнення заторів на вулично-дорожній мережі міст, що призводить до зростання часу руху транспортних засобів індивідуального користування й наземного громадського транспорту; високий рівень аварійності, що вимагає впровадження комплексу заходів з підвищення безпеки дорожнього руху як транспортних так і пішохідних потоків; значні економічні витрати, що пов'язані з необхідністю розвитку, реконструкції та утримання вулично-дорожньої мережі; погіршення екологічної ситуації внаслідок зростання парку транспортних засобів тощо.

Розвиток автомобілізації, зазвичай, супроводжується зростанням добробуту населення та стимулюється намаганням населення задовольнити зростаючі потреби в пересуваннях з мінімальною витратою часу та в комфортних умовах. При цьому прагнення окремих індивідумів задовольнити власні потреби, в остаточному випадку, йде всупереч інтересам суспільства в цілому.

Стримувати негативні наслідки автомобілізації певний час вдавалося шляхом розвитку вулично-дорожньої мережі та застосування засобів організації та регулювання дорожнього руху. Однак, з часом стало зрозумілим, що такий шлях є хибним, бо покращення умов руху створює умови для більш ефективного використання індивідуального автомобіля як засобу пересування, а отже спонукає подальший розвиток автомобілізації. Крім цього, слід зазначити, що вирішення транспортних проблем міста шляхом розвитку їх вулично-дорожньої мережі зазвичай зіштовхується з низкою обмежень. Особливо це притаманне центральним частинам старих міст з історично сформованою забудовою.